Po konfiskacie nakład drugi

Nr 18. Kraków, dnia 15 września 1902 r. Rok III.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Mikołajska 7
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski**, Kraków, Mikołajska l. 9. — Konto czekowe 860.695.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Mikołajska l. 7, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Czerwony sztandar i skrzydlate koło.

Uroczystości w życiu proletaryatu nie są czemś tak zwykłem jak byt niektórych ludzi, których całe życie jest jednym nieprzerwanym łańcuchem rozkosznych uczt i biesiad. Chociaż uroczystości proletaryuszy nie często się odbywają i chociaż brakuje im wszystkie zmysły olśniewającej dekoracyi, to mimo to w istocie rzeczy mają one większe znaczenie; czego zaś brakuje im na świetności i przepychu, uzupełnia się siłą akcentu i wymowy, jaką same za siebie przemawiają. Tak też było dnia 24 sierpnia w Pradze, z okazyi zjazdu kolejarzy na wystawę robotniczą i zwołane na ten dzień zgromadzenie, liczące 5000 uczestników samych kolejarzy. Czescy kolejarze obchodzili zarazem dziesięciolecie istnienia organizacyi i wydawnictwa milionowego numeru bratniego naszego organu „Železničnì zrzizenec" (Kolejarz).

Aby uroczystość taką inscenizować, trzeba być pewnym siebie, trzeba czuć pewny grunt pod nogami, trzeba wiedzieć, z kim ma się do czynienia, gdyż liczenie na szczęście i przypadek, co najmniej może zakończyć się kompromitacyą. Dzień kolejarzy w Pradze posłużył przeto i za próbę organizacyi i z radością należy skonstatować, że próba ta powiodła się znakomicie, a wrażenie manifestacyi podziałało imponująco na każdego bez względu na to, czy był wrogiem albo przyjacielem. Solidarność zorganizowanych kolejarzy objawiła się tutaj w sposób nakazujący respekt i poważanie. Meting kolejarzy miał miejsce na wyspie Hec. Na zgromadzenie przybyli posłowie tow. D a s z y ń s k i i dr. E l l e n b o g e n, prezes holenderskiej organizacyi towarzysz O n d e g e e s t i sekretarz tejże tow. H a r m s, założyciel austryackiej organizacyi tow. M ü l l e r, prezes „Centrali" tow. G r ü l l i sekretarz tejże tow. T o m s c h i c k, redaktor „Eisenbahnera" K r i s t a n i mnóstwo gości niemal ze wszystkich prowincyj austryackich. Większa część zgromadzonych zjawiła się w uniformach kolejowych, wszyscy zaś mieli poprzypinane czerwone gwoździki. Na placu przygrywała kapela zorganizowanych kolejarzy z Gmündu. Do prezydyum wybrano towarzyszy: K a r p a s a, maszynistę G ö l l e r t a i H o l u b a, poczem oznaczono porządek w jakim referenci mieli przemawiać.

Pierwszy otrzymał głos tow. dr. E l l e n b o g e n, witając zgromadzenie imieniem związku posłów socyalno-demokratycznych.

Mowca skreślił na wstępie historyę naszej organizacyi, dodając że k[illegible]y panujące spostrzegły ostatecznie, że nie wystarczą policya, wojsko, karabiny i więzienia, aby powstrzymać pochód klasy robotniczej, ale niestety nie chcą jeszcze dostrzegać i nauczyć się rozpoznawania prawdy, wmawiając w siebie dla uspokojenia, że organizacya za słabą jest jeszcze. Dzień dzisiejszy może te klasy przekonać, że się łudzą. Jeżeli zaś dziesięciu socyalno-demokratycznych posłów w parlamencie, mają wpływ i znaczenie, to oczywiście nie z powodu swej liczebności, ale dlatego, że publiczność, rząd i parlament wiedzą, że dziesięciu tych ludzi imieniem milionów ludu przemawia.

Tow. poseł D a s z y ń s k i, powitany burzą oklasków i okrzyków, przemawiał po polsku. Pozdrowił zgromadzonych imieniem polskiej socyalnej demokracyi. Chociaż tyle narodów jest w Austryi, lud roboczy jest jednej myśli i jedna idea łączy Niemców, Czechów, Polaków, Rusinów, Włochów. Dziś na tym klasycznym gruncie szalejącej walki narodowej jest zgromadzona mała międzynarodówka; przemawia się tu w najróżniejszych językach, ale ze wszystkich słów brzmi świadomość solidarności wszystkich robotników. Wy tu macie ludzi inteligentnych, umiejących czytać i pisać, macie tu wielkie miasta z rozwiniętym przemysłem i rozgałęzione organizacye, ale u nas w Galicyi, gdzie rządy korupcyjnej kliki niszczą wszelkie zarodki rozwoju, musi chłop i robotnik walczyć o prawo koalicyi z narażeniem życia. Jeżeli wy tu walczycie o swoje prawa, to pomagacie tem samem także swym braciom polskim. (Burzliwe oklaski).

Przemawiali następnie tow. M ü l l e r, który omawiał znaczenie rozwoju organizacyi kolejarzy, tow. N e m e c, redaktor „Prava Lidu", który powitał zgromadzonych imieniem socyalistów praskich, tow. O n d e g e e s t, który oddał zgromadzonym pozdrowienia imieniem zorganizowanych kolejarzy Holandyi, tow. T o m s c h i c k, tow. K u c e r a, przedstawiciel organizacyi maszynistów, tow. G r ü l l, przewodniczący stowarzyszenia kolejarzy, tow. K r i s t a n, który przemawiał z początku po kroacku, a następnie po czesku.

Przewodniczący tow. K a r p a s zamknął zgromadzenie krótką przemową. Tłumy wracając ze zgromadzenia, urządzały owacye posłom socyalistycznym towarzyszom Daszyńskiemu i Ellenbogenowi.

Świetny przebieg manifestacyi był nie tylko dowodem wzrastającej potęgi organizacyi kolejarzy, lecz także pięknym dowodem międzynarodowej solidarności proletaryatu austryackiego.

Katastrofy bez końca!

Wziąwszy do rąk pierwszy lepszy dziennik burżoazyjny, znachodzimy tłustemi czcionkami wiadomości o katastrofach kolejowych w Nowym Jorku, Chicago, Anglii, Hiszpanii. Natomiast o katastrofach, które wydarzają się codziennie tutaj w kraju, rzadko kiedy znachodzimy suchą urzędową wzmiankę, zamieszczoną gdzieś w niedostrzegalnym kąciku działu kronikarskiego. Wzmianka taka kończy się zazwyczaj śmieszną uwagą: „Na miejsce katastrofy przybył p. radca dworu (dajmy na to Horoszkiewicz) i kazał łaskawie usunąć przeszkodę ruchu, wskutek czego dalszy ruch pociągów odbywa się prawidłowo". Wygląda to tak, że gdyby p. radca nie przybył, to ruch ustałby na wieczne czasy. Wielkie przeto jeszcze szczęście we wszystkich nieszczęściach, że przynajmniej mamy radców, którzy ruiny pociągów pospiesznie rozkazują usuwać. Coby to było, gdyby tych panów nie stało!?...

Taki pismak burżoazyjny to bardzo nieszczęśliwa istota. Nie wolno mu pisać o teatrze, boby mu wolny wstęp wstrzymano, nie wolno pisać o magistracie, bo pan redaktor jest radnym skorumpowanej większości, nie wolno mu napadać na klerykalizm, bo wiara jest dzisiaj jedynym łącznikiem narodowym wszystkich trzech zaborów, nie wolno mu pisać o sejmie, o kole polskiem, bo to jedyna reprezentacya narodowa, nie wolno mu pisać o kolei, bo dziennikowi odebranoby anonsy, a współpracownikom karty wolnej jazdy. Wolno mu pisać o wiankach i sokołach, a bestzać może sobie do woli żydów i przewrotowców, pierwszych jako przyczynę wszystkich nieszczęść, a drugich jako rzekomo zniesławiających honor narodu przez piętnowanie brudów klas uprzywilejowanych.

Prasa burżoazyjna milczy, chociaż od miesiąca Galicya jest widownią niesłychanych strasznych

katastrof kolejowych, wstrząsających nerwami całego społeczeństwa; milczy i nie odważy się nawet wypowiedzieć, czy się jej podoba taka gospodarka?

Przyczyny katastrof urzędowo podawane, zwalają zawsze winę na pęknięcie ressoru, złamanie osi, urwanie sprzęgła, pęknięcie obręczy, nieuwagę personalu i t. p. Możebne, ale dlaczego właśnie w okresach szalejącej oszczędności pękają ressory, łamią się osi, urywają sprzęgła i t. d.? Chociaż z drugiej strony przyczyny nieszczęść urzędowo podawane nie zasługują na żadną wiarę, bo któż jest w stanie to stwierdzić, gdy wszystko jest rozbite, połamane, spękane, że właśnie ta oś albo ta obręcz była przyczyną katastrofy i nie w katastrofie się zepsuła?

Ostatecznie najwyszukańsze przyczyny nie są w stanie uniewinnić kierownictwa kolei, bo na katastrofy składają się tysiączne obostrzenia dla celów oszczędnościowych. I ta ożałowana ćwiartka druku i ten milimeter knota, to szkiełko do latarni, ta śrubka, te 3 centy ukradzione z godzinowego, już to wszystko gromadzi nawałnicę nie dających się obliczyć poważnych nieszczęść. A cóż dopiero mówić o politycznym i ekonomicznym ucisku personalu. o przeciążeniu pracą i niewyspanych nocach? Co mówić o służbie nadzoru i kontroli, która pobierając wysokie gaże i dyety, prawie wyłącznie śledzi życie polityczne kolejarzy albo przeprowadza nieuczciwe wybory?

Wszystkie te czynniki, każdy z osobna i wszystkie razem, jak zdrowe drzewo toczący owad, oddziaływują na system i istotę ruchę. Dla tego kolejnictwo galicyjskie podobnem jest do skrzypiącej i trzeszczącej wędrownej budy, gotowej się rozsypać, natrafiając na lada kamień albo pniak na swej drodze. My przynajmniej nie mamy nic sobie do wyrzucenia, a poniekąd mamy i tę satysfakcyę, że nie szczędziliśmy przestróg, przepowiadając następstwa tej gospodarki i w naszych organach i na naszych zgromadzeniach i przez usta naszych posłów z trybuny parlamentarnej.

Lwów, Munina, Czerepkowce, Lubycza, Przemyśl, Podłęże, jeżeli nie miliony, to najmniej milion w jednym miesiącu sierpniu pochłonęły. Sześć wielkich katastrof! obok kilkunastu pomniejszych wypadków, to nawet na stosunki galicyjskie za wiele! To samo wyklucza już przypadkowość a dowodzi rozluźnienia mechanizmu w naszem kolejnictwie.

Dnia 28 sierpnia mieliśmy aż dwie katastrofy. W Lubyczy na linii Lwów-Bełzec wykoleiło się kilka wozów i kilku podróżnych zostało uszkodzonych. W Przemyślu zderzyły się dwie lokomotywy wjeżdżające do ogrzewalni z pociągów osobowych. Zderzenie w Przemyślu jakoteż i wykolejenie w Lubyczy miało miejsce około godziny 12 w południe. Szczególna rzecz, że prawie wszystkie te katastrofy przydarzyły się w dzień, co dowodzi ogromnego osłabienia funkcyj mózgowych u personalu. Obydwie maszyny w Przemyślu są niezdolne do użytku, a naprawa tychże będzie kosztować kilkadziesiąt tysięcy kor.

Koroną jednak wypadków sierpniowych była katastrofa między Kłajem a Podłężem:

W niedzielę 31 sierpnia między godziną 3 a 4 nad ranem, między stacyami Kłaj i Podłęże, między kilometrami 20·5 a 20·6 wykoleił się pospieszny pociąg towarowy nr 162, przyczem 8 wagonów zdruzgotało się na drzazgi, a nadto 12 wykoleiło się z szyn. Pociąg wykolejony wiózł żywe woły, cielęta i nierogaciznę, oraz jaja i inne towary. Jaja utworzyły jeden ogromny staw jajecznicy. Większa część bydła i nierogacizny została zabita, a resztę okropnie pokaleczoną musiano zaraz dorżnąć i zlicytować na miejscu.

Wskutek tej katastrofy obydwa tory przez 12 godzin były zamknięte i ruch osobowy odbywał się przez przesiadanie, a ruch towarowy był zupełnie wstrzymany, skutkiem czego kolej państwowa ponosi ogromne straty, gdyż będzie musiała płacić znaczne odszkodowania za gwarantowane terminy dostaw.

Przez zawalenie obu torów pociąg pospieszny nr 2, przychodzący rano ze Lwowa do Krakowa, spóźnił się o cztery godziny; pociąg pospieszny nr 3, dążący z Krakowa do Lwowa, spóźnił się o 3 godziny; pociąg osobowy nr 18, dążący ze Lwowa do Krakowa, spóźnił się o 2 godziny; wogóle wszystkie następne pociągi doznały większych lub mniejszych opóźnień.

Samo miejsce katastrofy przedstawiało wprost osobliwy widok, przypominający raczej miejsce jarmarku albo odpustu niż tor kolejowy. Plac zawalony wywróconymi wagonami i szczątkami pogruchotanych wagonów, które skłębiły się i utworzyły olbrzymią masę ciał żywych i zabitych wołów, leżących na jeziorze z rozbitych jaj, przez dłuższy czas nieprzystępny był dla nikogo.

Z całej okolicy zjechało mnóstwo włościan, jedni w nadziei zarobku, inni, by stanąć do licytacyi, inni z ciekawości. Przybyło także wielu właścicieli ziemskioh z okolicy. Wszystko to rozłożyło się obozem. Dokoła stały niezliczone fury, powyprzęgano konie futrując je z półkoszków, mrowie ludzkie pracowało, licytowało, gapiło się. Żandarmi spędzili mnóstwo chłopów z okolicy do roboty około oczyszczenia toru. Samo miejsce katastrofy odgrodzono dokoła na prędce wystawionym parkanem.

Po 12 godzinach zupełnej przerwy ruchu uprzątnięto jeden tor, na którym ruch się rozpoczął, oczywiście z trudnościami, bo pociągi dążące w strony przeciwne nie mogły się tu na jednym torze wymijać, lecz musiały na siebie czekać na sąsiednich stacyach.

Szkoda wynikła z katastrofy w samych potrzaskanych wagonach wynosi 80.000 kor. Oprócz tego kolej będzie musiała płacić ogromne odszkodowania za zniszczony towar i spóźnienie w terminie dostawy.

W iście bohaterski sposób odznaczył się przy tej sposobności konduktor Sołtys z Rzeszowa dodany do wzmocnienia partyi nieszczęśliwego pociągu. Mimo grozy położenia Sołtys nie stracił przytomności i zapobiegł drugiej niechybnie większej jeszcze katastrofie, albowiem przypomniał sobie, że z Podłęża miał wyjść pociąg nr. 81, który z pociągiem nr. 162 zazwyczaj na przestrzeni krzyżuje. Niebezpieczeństwo było ogromne, gdyż pociąg 82 byłby w ciemności niedostrzegł szczątków wykolejonego pociągu rozrzuconych także i na drugim torze, a najeżdżając na nie, byłby uległ losowi pociągu nr. 162, zwiększając katastrofę do nieobliczonych rozmiarów. Sołtys wydobywszy się z gruzów wykolejonego pociągu, pobiegł ze światłem w kierunku spodziewanego pociągu i w samej rzeczy spotkawszy go w oddaleniu 500 metrów, zatrzymał tenże uwiadamiając o katastrofie. Sołtysowi ma więc kolej kilkaset tysięcy koron do zawdzięczenia, a personal pociągowy swe życie. Urzędowy komunikat o tem bohaterstwie konduktora nic jednak nie wspomina, bo ważniejszą jest rzeczą, że na miejsce katastrofy przybył Horoszkiewicz, którego przybycie raczej komiczne robiło wrażenie, albo jak „Naprzód“ się wyraził: „stanął wśród gruzów jak winowajca, oglądając swoje żniwo“...

Ciekawi jesteśmy jaka nagroda spotka Sołtysa, który jest jeszcze prowizorycznym konduktorem i jako taki przy pierwszej lepszej redukcyi personalu, może być na bruk wyrzuconym?

Kierownik nieszczęśliwego pociągu Nr. 162 May Tomasz, maszynista Müller Jan i konduktor Zieliński Jan (nie prezes) dostali silnych ataków nerwowych, tak że służby nie mogą pełnić, dalsze zaś następstwa tej choroby nie dadzą się przewidzieć.

Szczątki rozbitych wozów usuwano przez cały tydzień, a na pobojowisku fatalnej gospodarki atmosfera była nie do zniesienia, tak dalece, że wstrętna woń rozkładającej się kałuży z jaj, zalatywała do przejeżdżających pociągów.

Dnia 6 września doniesiono nam znowu o dwóch aczkolwiek nie krwawych katastrofach: Pociąg Nr. 3952 wskutek wykolejenia maszyny w stacyi Horodenka-miasto, spóźnił się o 3 godziny do Kołomyi. Na szlaku zaś Stryj-Chodorów między stacyami Żydaczowem a Chodorowem usuwa się prowizoryum zbudowane dla naprawy objektu przy km. 329. Wskutek czego ruch pociągów towarowych został wstrzymany, a ruch osobowy odbywa się przez przesiadanie.

„Mein Liebchen, was willst du noch mehr?!“

Czyją własnością są koleje w Galicyi?

Na pytanie to każdy odpowiedziałby bez zająknienia: Naturalnie własnością państwową. To znaczy, nie własnością rządu, ale własnością społeczeństwa, które na zakupno albo budowę tych kolei miliardy pieniędzy podatkowych złożyło. Składało zaś owe olbrzymie kwoty w tej nadziei, że w korzyściach płynących z kolei żelaznych, a przewidzianych licznemi ustawami, wszyscy zarówno uczestniczyć będą.

C. k. Prokuratorya Państwa skonfiskowała

W sprawie tej zabierał głos tow. dr. Ellenbogen w rozprawie parlamentarnej nad opodatkowaniem biletów kolejowych. My zaś dla ilustracyi tej gospodarki w Galicyi dodamy kilka kwiatków uszczkniętych na własnej niwie.

Wbrew przepisom taryfowym i regulaminu ruchu inaczej traktuje się bogaczy a inaczej biednych podróżnych.

Córka byłego ministra Dunajewskiego jadąc z Podgórza do Zakopanego nadała pakunek do przewozu, ważący około 160 kg. Z pakunkiem tym nie postąpiono sobie tak jak z każdą inną przesyłką zwykłego śmiertelnika, ale zarząd stacyi otrzymał nakaz, aby na ten cel osobny wóz dostawiono, nadto do przewozu tej przesyłki przeznaczono rewizora pociągów Hejdę, który pobrawszy większe dyety aniżeli zaliczone koszta transportu wynosiły, od stacyi nadawczej aż do miejsca przeznaczenia pakunek ten nadzorował.

Dnia 18 listopada zeszłego roku pociąg nr. 18 był już we Lwowie tak przepełniony, że nawet kilkunastu osób nie dało się więcej pomieścić. Cały jednak przedział I. klasy zajął jakiś urzędnik ministeryalny wracający z Podwołoczysk, jeden przedział II. klasy zajął jego adlatus, a jeden zaś przedział I. klasy zajął inspektor Guttmann jadący do Przemyśla. Cały więc wóz był zajęty przez trzy osoby, a publiczność płacąca nie miała miejsca.

Syn inspektora Piaseckiego został raz przez konduktora wyłapany jako jadący bez biletu, kazano mu więc uiścić zwykłą pojedynczą nadpłatę. Konduktor, który spełnił tutaj swój obowiązek służbowy, został w kilka dni potem przez inspektora Piaseckiego zbesztany i „pouczony“, że powinien był wiedzieć, z kim ma do czynienia i jak się obchodzić z dziećmi dygnitarza.

Dnia 6 sierpnia b. r. pociągiem nr. 3 ze Lwowa jechał hrabia Siemiński wraz z żoną. Konduktor Biegański wszedłszy do przedziału zażądał legitymacyi. Hrabina Siemińska wykazała się kartą jazdy, natomiast hrabia oświadczył, że ma roczną kartę, nie pokazując jej wcale. Biegański spostrzegł jednak, że państwo hrabstwo wiozą ze sobą ogromnego psa, który ułożył się wygodnie na siedzeniu I. klasy, zażądał więc legitymacyi także i dla psa. Siemiński odpowiedział wyniośle, że na psa ma także roczną kartę, ale nie myśli jej pokazywać. Przy pociągu był rewizor Rosehnal, Biegański przeto zawezwał go do interwencyi. Obydwa udali się więc do przedziału hrabstwa i zastali panią hrabinę zasłaniającą psa swemi sukniami i

a na pytania odpowiadającą, że w przedziale żadnego psa nie ma. Okazało się jednak, że pies był w przedziale, Rosehnal więc zażądał przepisanej opłaty. Żądanie to tak zirytowało Siemińskiego, że począł lżyć konduktora Biegańskiego najordynarniejszymi wyrazami, o których nikt by nie przypuszczał, że mogą wyjść z ust delikatnego arystokraty. Rosehnal ulotnił się, nie chcąc być świadkiem jak szlachciura pastwi się nad biednym konduktorem. Biegański wróciwszy do Lwowa, zaraportował o tem przełożonemu, czy jednak doniesienie jego będzie miało jaki skutek, wątpić należy, chodzi tu bowiem o hrabiego.

Dnia 19 maja b. r. przy pociągu nr. 19 w Tarnowie, Zygmunt Zawadzki współwłaściciel Gromnika zbeształ konduktora Romańskiego wyrazami: »ty parobku, parobasie«. Wprawdzie tym razem nie uszło Zawadzkiemu na sucho, został bowiem dnia 6 września na rozprawie sądowej w Tarnowie ukarany 3-dniowym aresztem, zamienionym na grzywnę 30 K. Ale takich Siemińskich, Zawadzkich mają konduktorzy podostatkiem w każdym pociągu i rzadko się przytrafia, aby za otrzymywane od nich obelgi miewali jakieś zadośćuczynienie.

Czarnożyński Rafał krewny inspektora Makuscha używa stale przedziału I. klasy, aczkolwiek legitymacya jego opiewa na II. klasę. Rewizorzy pociągów muszą patrzeć przez palce na to nadużycie, albowiem Czarnożyński jest urzędnikiem oddziału, którego naczelnikiem jest wszechwładny Makusch i do którego także rewizorzy są przydzieleni.

Przewóz osób pociągami towarowymi jest surowo instrukcyą zakazany. Wyjątek zrobiono jednak dla grafa Tarnowskiego, bo w lutym zeszłego roku przypięto jego salonkę do pociągu ciężarowego i odstawiono go z nią razem do Krakowa.

Dnia 3 września b. r. naczelnik stacyi lwowskiej inspektor Götz Aleksander dał depeszę do Podwołoczysk, aby przy pociągu nr. 18 zarezerwowano 1½ przedziału I. klasy dla jego znajomych we Lwowie. Przy całym pociągu jest tylko 2½ przedziałów I. klasy, w razie zaś zamówienia całych przedziałów, muszą one być okartkowane jako obsadzone, a wszystkie miejsca muszą być zapłacone. Powyższym warunkom nie odpowiadało zamówienie Götza, nadto konduktor Kamiński Antoni pół przedziału miał już zajęte, gdyby więc pozostawił 1½ przedziału dla Götza, to na całą przestrzeń Lwów-Kraków pozostałoby mu tylko pół przedziału. Gdy pociąg 18 przybył do Lwowa, Kamiński oświadczył, że w stosunku do ilości osób poleconych przez pana inspektora 1½ przedziału dać nie może i nie ma. Götz zwymyślał za to Kamińskiego ordynarnemi obelgami, podyktował mu 5 K kary a nadto kazał go ściągnąć od pociągów osobowych a przydzielić do ciężarowych.

Jest to nieliczna tylko wiązanka faktów pozbierana z różnych stron i odnośnie do różnych uprzywilejowanych osób. Takich kwiatków mogliby jednak dostarczyć konduktorzy bez miary. Każdy z nich ma w swoim pamiętniku karę, obelgę a co najmniej ostrą naganę, jeżeli w stosunku do tych osób chciał przepisowo postępować. Wobec tego, łatwą jest odpowiedź na zapytanie: »czyją własnością są koleje galicyjskie?« Na kwestyę tę odpowiedzieliśmy na wstępie niniejszego artykułu, przytoczone zaś przykłady niechaj posłużą za dowód, że jak wszystko w Galicyi, tak samo i pociągi osobowe (pominąwszy inne większe korzyści z kolei żelaznych) mają służyć wyłącznie za przedmiot wyzysku wyższej biurokracyi i galicyjskiej szlagonery.

C. k. Prokuratorya Państwa skonfiskowała

C. k. Prokuratorya Państwa skonfiskowała

C. k. Prokuratorya Państwa skonfiskowała

Z przestrzeni i warsztatów.

Tłuste. Swojego czasu naczelnik Böhm, widząc się w „Kolejarzu“ w oświetleniu własnych swoich sprawek, wybierał się już z tutejszej stacyi, oczekując z dnia na dzień złowrogiego gościa z teczką i męczącego śledztwa, w którem uwijałby się jak mucha w ukropie. Niespokojny i trawiony niepewnością, ochłonął jednak z tych katuszy moralnych, nabierając z dniem każdym co raz większej pewności, że w stanisławowskim okręgu, większych łajdactw nie traktuje się znowu tak łapczywie, jak mu się na razie zdawało, a przy jakiej takiej fartuszkowej protekcyi — której nie brak Böhmowi — nawet całkiem bezkarnie można sobie nadal broić.

Ochłonąwszy więc z przestrachu, począł dopiero Böhm ujadać na »Kolejarza« i przypuszczalnych korespondentów. Odgrażał się sądami, skargami, kryminałem, aż w końcu ucichł i na tym punkcie, uznając za rzecz praktyczną, nie ciągnąć nikogo za język, bo kto wie jaki obrót wzięłaby sprawa, wszedłszy na drogi sądowe. Böhm zaniechał więc nierozsądnych kroków, woląc pozostać wiernym butelczynie, nieodstępnej towarzyszce w szczęściu i niedoli, w służbie i po za służbą, na morzu i na lądzie słowem we wszystkich okolicznościach życia. Że Böhmowi po nadto nic więcej do szczęścia nie brakuje, jesteśmy gotowi w to uwierzyć, lecz niestety na świecie tak już bywa, że nadmiar szczęśliwości u jednych, jest źródłem nieszczęścia dla drugich. Böhm uszczęśliwił się do tego stopnia dnia 14 czerwca, że byłby omal unieszczęśliwił »stacban« i kilku ludzi, puszczając cały pociąg na tor wozami zastawiony. Dzięki przytomności maszynisty, że do katastrofy nie przyszło. Sprawa ta wisi gdzieś w dyrekcyi i dla tego uważamy za swój obowiązek, przypominając starsze grzechy Böhma napomknąć i o tym niedoszłym karambolu, zwłaszcza że jest to teraz bardzo na czasie. Sprawę tę poruszyliśmy i dla tego, że Böhm przy tej okazyi, w obec publiczności, wypoliczkował brutalnie robotnika Sokołowskiego, a dzisiaj są już takie czasy, że robotników bezkarnie katować nie damy.

Lwów. Osławiony pieczeniarz adjunkt Katoliński, zapowiadając swój powrót do Lwowa na poprzednie stanowisko, głosi straszliwą zemstę i zniszczenie wszystkim konduktorom, aby w ten sposób dosięgnąć i korespondenta „Kolejarza“, jako sprawcę jego moralnych udręczeń i czteromiesięcznej choroby po pamiętnych tegorocznych imieninach. Opis tych imienin przypominają sobie zapewne czytelnicy, a najlepiej utkwiły one zapewne w pamięci samego Katolinskiego, jako silna przeczyszczająca dawka, męcząca go na świeżem powietrzu przez cztery miesiące. Kuracya była tak radykalna, że nawet wspomnienie hotelu francuskiego, gdzie jak świętemu bykowi egipskiemu, Katolińskiemu na klęczkach podawano różne smakołyki, że nawet wspomnienie tej wspaniałej uczty działa przeczyszczająco.

Na szczęście silna, po silnym proletaryuszu odziedziczona natura, utrzymała niecnotą nadszargane życie i ku radości awizerów, Katoliński wrócił do zdrowia.

Instytucya awizerów zorganizowana na tutejszy sposób, jest unikatem znanym tylko we Lwowie. Jest to coś w rodzaju przybocznej policyi Katolińskiego, coś szpiclowskiego i coś lokajskiego zarazem. We wszystkich stacyach na całym obszarze kolei państwowych w Austryi, gdzie są tylko stacyonowane partye konduktorskie, pełnią służbę osobni funkcyonaryusze zwani awizerami, którzy mają zawiadamiać służbę pociągową o zgłoszeniu się do objęcia tego lub owego nadzwyczajnego pociągu, lub też zastępstwa chorych albo urlopowanych kolegów. Ze względów administracyjnych, budżetowych i technicznych urządzenie to wypróbowane długoletniem doświadczeniem okazało się wszędzie praktycznem, nawet w stacyach z liczniejszym od Lwowa personalem.

Katolińskiemu spodobało się inaczej, bo zamiast mieć 2 albo 3 awizerów, przeznaczył do tej służby aż 10 konduktorów, których utrzymanie roczne kosztuje około 10.000 koron, podczas gdy dwóch awizerów dawniej kosztowało 1440 koron. Może ktoś zarzuci nam, że sprzeniewierzamy się socyalno-demokratycznym zasadom, wydając ujemny sąd o widocznem podwyższeniu płacy i pomnożeniu sił, wskutek czego czas pracy dwóch ludzi między 10 osób podzielono. Zarzut powyższy byłby słusznym, gdyby za nim przemawiały fakty a nie pozory, gdyż w rzeczywistości nie chodzi tutaj ani o interes kolei, ani o jakieś dobro społeczne ale wyłącznie tylko o osobisty interes adjunkta Katolińskiego. Przedewszystkiem Katoliński potrzebuje dużo awizerów, bo potrzebuje dużo obsługi dla siebie, dla mamy i dla papy Fabrycego.

Szczegółowo zaś wykażemy poniżej, że system awizerów zaprowadzony przez Katolińskiego jest marnowaniem grosza publicznego i rozpróżniaczaniem ludzi, na co socyalni demokraci nigdy się nie godzą, aczkolwiek dwóch awizerów i pierwotne ich płace stanowczo uważają za niewystarczające, ale też także nie pochwalają, aby do tej służby używano do innych czynności kwalifikowanych konduktorów.

Katoliński potrzebuje dużo awizerów, celem roznoszenia niezliczonej ilości aromatycznych bilecików, uszczęśliwiających różne piękności lwowskiego półświatka. Katoliński nie tylko jest amatorem płci pięknej bez wyboru, ale jest on także gołębiarzem. Otóż młodsi awizerzy mają pieczę nad gołębiami, które muszą karmić, czyścić gniazda, pilnować wysiadania jaj i prawidłowego krzyżowania gatunków. Specyalnością innych awizerów jest obsługiwanie mamy i pana werkmistrza Fabrycego. Czynności te należą do mniej przyjemnych, polegają bowiem na rąbaniu drzewa, czyszczeniu sukien i butów, przynoszeniu piwa i różnych wiktuałów. Przynoszący »tanie« mięso, kury, maliny i poziomki mają szczególniejsze łaski, ten dział należy do prowizorycznych, których marzeniem jest dekret stabilizacyjny. Najstarsi pełnią służbę cerberów przy samym panu Katolińskim na dworcu kolejowym. Mają oni czuwać, aby ktoś niepowołany, a szczególniej zorganizowany to-

warzysz nie przeszkodził audyencyom różnych pięknych dam, zgłaszającym się do p. Katolińskiego, albo co gorsze, aby równocześnie nie zachciało się audyencyi jakiej innej pięknej damie.

Wszyscy zaś awizerzy razem wzięci, oprócz specyalności powyżej wyszczególnionych, muszą być informatorami p. Katolińskiego, który podobnie jak wasz Piasecki, jest ogromnie ciekawym na szczegóły życia pozasłużbowego przydzielonych mu konduktorów. Pewna część tych szczegółów dostaje się także »via« mama do wiadomości p. Katolińskiego.

Oto są czynności dziesięciu mężów, których Katoliński wybiera sobie z pośród największych zauszników i lizunów. W gruncie rzeczy ludzie ci z reguły nie awizują nikogo, albowiem na dworzec towarowy nie potrzeba chodzić, gdyż porozumiewanie odbywa się za pomocą telefonu. Ruch pociągów jest tak uregulowany, że urzędnik wie już o 8 rano jakie pociągi odejdą do południa, a w południe wie jakie odejdą do 8 wieczór. Dalej są pociągi regularne rozdzielone turnusowo na 22 partyj pociągowych, które same bez awizowania przychodzą do swoich pociągów, gdy zaś jaki pociąg wypadnie, to wysyła się rezerwistę celem uwiadomienia personalu, co zresztą bardzo rzadko się trafia.

Co zaś do partyj rezerwowych, których jest dziewięć, to tych także awizować nie potrzeba, albowiem pod grozą 5 koron kary, wszystkie partye muszą się zgłaszać na dworcu 3 razy dziennie a mianowicie o 8 rano, 1½ w południe i o 8 wieczór. Oprócz tego jedna partya rezerwowa trzyma pogotowie w dzień a druga w nocy, tak że owych 10 awizerów absolutnie nic nie mają do roboty, podczas gdy wszystkie partye pociągowe z przeciążenia pracą, niewyspania i wyczerpania sił z nóg upadają. Dwie partye utworzone z tych niedobrowolnych darmozjadów, ulżyłyby znacznie w służbie całemu personalowi, ale niestety interesy Katolińskiego są na pierwszym planie.

Z wdzięczności za powyżej opisane zasługi i wysługi awizerów, Katoliński wyrobił im pewne przywileje. Awizer tak długo siedzi w domu, a względnie na posługach u p. Katolińskiego, dopokąd mu się nie trafi jaka dobra tura z salonką albo pociągiem osobowym, w zastępstwie któregoś z konduktorów i gdzie są widoki zarobienia sutych napiwków. W takim wypadku nie awizuje się nigdy rezerwisty, ale awizer sam wybiera się w drogę. Powyżej opisane szczegóły stanowią dopiero jedną seryę z „wzorowej“ gospodarki Katolińskiego i szczególna rzecz że nikt o tem nie wie, nikt się tem nie interesuje, co zresztą dla nas wtajemniczonych w gospodarkę stacbańską nie jest nowiną, gdyż szefowie i kontrolorzy ruchu są do robienia dyet i wyborów, a nie do przestrzegania ludzkich i sprawiedliwych podziałów służbowych. Zresztą i Katoliński sam ma za sobą pewne zasługi, dlatego na niejedno może sobie pozwalać. Swojego czasu jeździł on do Przemyśla, szpiegować konferencyę kolejarzy, ma wpływowych protektorów w osobach Rombka, Parachoniaka, Guttmana i Marusyna, jest męczennikiem, został bowiem przez Rombka obity kijem i wiele innych zasług, których się przecie nie zapomina.

Czerniowce. Dla naszego przyjaciela Przybyły już naprzód zamawiamy sobie miejsce w każdym numerze, jest to bowiem jedna z owych śmiesznych, a przytem szkodliwych postaci, które zniewalają, aby o nich wiecznie mówiono. W krótkim czasie kuternoga stał się popularnym, humorystycznym typem w Czerniowcach i przedmiotem niewyczerpanych żartów i anegdotek. Karykaturalne śmieszności, o ile stanowią prywatną stronę jego życia, pozostawiamy jednak na boku, a pomówimy o sprawach służbowych. Nie dawno robotnicy dostrzegli jakąś postać kryjącą się po za wozy w sposób nasuwający podejrzenie, że jakiś amator cudzej własności poluje tutaj na łatwą zdobycz. I gdy kilku z nich uzbrojonych w giętkie pręty skradało się ostrożnie, aby rzekomemu złodziejowi sprawić gorącą niespodziankę, postać owa, w której w stanowczej chwili rozpoznano oficyała Przybyłę, znikła pod wozami, raczkując na drugą stronę. Nie dużo brakowało, a Przybyła byłby liznął sutą nagrodę za swą gorliwość służbową, albowiem powyższe jego manewry miały na celu szpiegowanie robotników magazynowych. Przybyła nie tylko umie raczkować, lecz aby dostać się niespodzianie na peron magazynowy, potrafi także spinać się po zderzakach (pufrach) i łańcuchach. Oto w jaki poważny sposób zdobywają sobie panowie urzędnicy szczeble do karyery! Szkoda byłaby gdyby dyrekcya postradała takiego Przybyłę, a stać się to łatwo może, gdyż Przybyła oprócz wykonywania powyżej opisanych ćwiczeń akrobatycznych, lubi wysypiać się w wagonach zapasowych II klasy, które są tak nieszczęśliwie na placu stacyjnym umieszczone, że przesuwane wozy każdej chwili ów wagon mogą najechać i rozbić, pozbawiając »stacban« znakomitości, łączącej w sobie zalety niezrównanego szpicla i „postępowego“ urzędnika. Z powyższego ustępu wypływa ten morał, że jest to po prostu szkandał, aby urzędnicy z wyższą stosunkowo rangą, czynności swych podwładnych kontrolowali w taki brzydki i niehonorowy sposób.

W 16 numerze »Kolejarza« donosiliśmy, że palacz Samoticha prosił Meisnera o urlop, z powodu śmiertelnej choroby żony, na co mu Meisner odpowiedział, że urlopu nie da, a żona umrze i bez niego. I tak też stało się, podczas gdy Samoticha był w drodze, żona jego umarła osamotniona, nie dano jej nawet pożegnać się z długoletnim towarzyszem życia, nawet spokojnego skonania odmawiają proletaryuszowi »zacni i ukochani« przełożeni. Sąsiedzi zmarłej prosili Klepscha, aby Samotichę z drogi zawrócił najbliższym pociągiem, ale i tego nawet nie zrobiono. Samoticha wrócił dopiero po całej turze, a w domu zastał zimne zwłoki tej, dla której żył i pracował i której ostatnie spojrzenie skradziono mu w dziki, nieludzki sposób.

Gdy Samoticha przyszedł do Meisnera z kwitem na 40 koron dodatku pogrzebowego, to dziki barbarzyńca nie uszanował jego boleści po stracie wiernej towarzyszki życia, lecz skoczył ku niemu wściekły sycząc przez zęby: »To ty łajdaku na to zapisałeś się do organizacyi, aby nas po gazetach smarować!« Samoticha Bogu ducha winien, jest to uczciwy prostaczek, nie mający nawet pojęcia o organizacyi i chyba dopiero teraz postępowanie Meisnera oczy mu otworzy.

Meisner cieszył się, że w sam łeb ugodził przypuszczalnego wroga, przenosząc go do Kimpolungu, tymczasem zemsta ta będzie djabelnie wiele Meisnera kosztowała, bo nie dosyć na tem, że nie trafił na korespondenta »Kolejarza«, ale w dodatku uwolnił nas od wszelakich skrupułów, albowiem wymogi satysfakcyi mają także swoje prawa....

Ohydny opój wozomistrz Załanowski zalawszy sobie głupią pałę, wyprawia znowu awantury po placu, znieważając obelgami kogo tylko spotka. Niedawno będąc znowu w podpitym stanie, znieważył ślusarza rewizyjnego Nalepę. Pijanym w służbie widzieli go kontrolor baron Jabłoński i urzędnik ruchu Nestruk, ale dlatego, że to »łabaj«, kazali mu się iść wyspać. Bardzo chwalebnie, że nie szkodzono jego egzystencyi, ale tej samej względności, powołując się na pobłażliwość dla Załanowskiego będziemy żądać i dla drugich, nawet nie za opilstwo, ale mniejsze przekroczenia. Bo co do pijaństwa, to jesteśmy za bezwzględnem ściganiem tegoż.

Zadwórze. Osobliwością tutejszą jest bardzo liczna rodzina Sawczynów. Członkowie tejże majętni ludzie, z których niejeden posiada do 20 morgów dobrej gleby, pomagają sobie wzajemnie, wpychając różnymi sposobami jeden drugiego do kolei. Gdzie ruszyć, to wszędzie Sawczyn, robotnik Sawczyn, zwrotniczy Sawczyn, strażnik, posługacz, tragarz i t. d. wszystko Sawczyn. Nieznośnem położenie jest obcego człowieka, którego dyrekcya przesadzi w tutejsze strony. Zawistni Sawczynowie uważają takiego przybysza za natręta, który sprzątnął z pod nosa posadę, jednemu z nich się należącą, dla tego rozpoczynają intrygi i dokuczania, najgorliwszych służbistów zniechęcające. Wójt należy także do Sawczynów, więc i on intryguje na spółkę z kolejowymi krewniakami, do tego stopnia, że często zachodzi obawa, aby Sawczynowie w celu wykurzenia przybysza, nie wyrządzili jakiej szkody, za którą odpokutowałby skarb kolejowy. Nadto rozumie się samo przez się, że tyle członków jednej rodziny solidarnej, trzymającej się za ręce w jednej i tej samej służbie, przynosi już teraz nieobliczone szkody skarbowi kolejowemu. Moralnym przewódcą wszystkich Sawczynów jest zwrotniczy w Zadwórzu Jan Sawczyn. On obmyśla plany, wydaje rozkazy i odbiera sprawozdania. Władza kolejowa we własnym interesie powinnaby trochę przyglądnąć się tej gospodarce Sawczynów, a nie spuszczać się na informacye naczelników, którzy zawojowani i zależni od tej kliki nigdy rzetelnej prawdy wypowiedzieć nie mogą. Jakich zaś środków należałoby tutaj użyć, to już nie do nas należy, chyba gdyby przestrogi nasze zbagatelizowano, co niejednemu może wyjść na szkodę. Koniecznem jednak jest, aby Sawczynów trochę przerzedzić.

Stryj. Cwała Bogu, że z pomiędzy wszystkich kolejarzy przynajmniej naszym konduktorom zaczyna się dobrze powodzić, myślą bowiem na nowo o wskrzeszeniu »klubu konduktorów«. Na przedsiębiorstwo to rzucił się konduktor Zahorodny, który widocznie pozazdrościł sławy Zielińskiemu, Marusynowi, Koziukowi i innym szubrawcom. Spodziewamy się jednak, że większość konduktorów nie pozwolowi Zahorodnemu robić interesów na swej skórze i rozprawi się z tym przemysłowcem jak na to zasługuje.

Muzykę utrzymujemy z naszych pieniędzy, ale gdy jej żąda organizacya spotykamy się z odmową, natomiast dla Wierzbickiego to muzykę aż do Tuchli posyłają, aby mu wygrywała na Ludwika t. j. jego patrona. Zapytujemy jeszcze raz inżyniera Ilnickiego i to zapytujemy po raz ostatni: czy zechce ostatecznie zwołać walne zgromadzenie, abyśmy raz mogli coś w tym kierunku uchwalić i dowiedzieć się jak stoją fundusze kółka muzycznego. Od 4 lat nie było już zgromadzenia, my jednak znajdziemy sposoby aby wglądnąć do tajników jego gospodarki. W Galicyi roi się od złodziejów i oszustów, niechże więc i pan Ilnicki biernością swoją nie ściąga na siebie podejrzenia.

W kuźni tutejszych warsztatów zastępuje miejsce inżyniera ślusarz Aleksander Lewicki. Smarkaczowi temu wydaje się, że w samej rzeczy jest inżynierem i dla tego traktuje robotników z śmieszną wyniosłością, która kiedyś sromotnie jeszcze ukaraną być może, krew bowiem nie woda, a gęba Lewickiego aż się wprasza o taką pamiątkę. Niedawno Lewicki wyraził się do starego kowala, który ma już starszych synów od tego głupca: „Jak pan śmiesz w mojej obecności jeść śniadanie?“ Otóż cymbałowi temu zdaje się, że odżywianie się jest czemś nieprzyzwoitem, a przynajmniej u robotnika jest czemś wielce niewłaściwem.

P. Witkiewicz zechce przeto pouczyć Lewickiego, by unikał nadymania się i nadawania sobie pozorów autorytetu, bo na tem cierpi służba a i gęba jego ucierpieć może.

Iokany. Pocieszyciela i przyjaciela w ciężkiem strapieniu znalazł strażnik z Hatny Jan Rawski. Źle mu się wiodło na posterunku, koniecznie chciałby być przeniesionym i w tym celu robił wszelkie możliwe starania w kierownictwie ruchu w Czerniowcach, niestety bezskutecznie. Pewnego razu dumając nad swym garbatym losem, zagadniętym został przez eleganckiego jegomościa, któremu w ciągu rozmowy zwierzył się ze swych utrapień. Dobry ów pan, który z widocznem współczuciem wysłuchał żalów biednego strażnika, był to urzędnik „biura dla bukowińskich kolei lokalnych“ nazwiskiem Karol Balasiewicz, z którego opowiadania Rawski nabrał przekonania, ze musi to być bardzo znaczna i wpływowa figura. Swą życzliwość dla biednego strażnika posunął Balasiewicz do tego stopnia, że ofiarował się swymi wpływami postarać dla niego o korzystne przeniesienie. Rzecz taka w dzisiejszych czasach kosztuje jednak pieniądze. Uchowaj Boże! nie dla siebie, ale 100 koron potrzebowałby koniecznie Balasiewicz w tym celu na różne

wydatki przy spotkaniu się z panami z »Betriebsleitung«. Rada w radę stanęło na tem, że Rawski ma się postarać o 100 koron, poczem rozpocznie się działanie zmierzające do przeniesienia tegoż na najszczęśliwszy posterunek w całej Bukowinie, tłuste, prawdziwe probostwo — jak się Balasiewicz wyrażał. — Po schadzce w umówionym dniu, dobrem śniadaniu, zapłaconem przez Rawskiego w Czerniowcach i odprowadzeniu „zacnego“ dobrze podpitego protektora do domu, z wypożyczonych na wysoki procent pieniędzy Rawski złożył 60 K do rąk pani Balasiewiczowej, która go również zapewniała o wielkich wpływach męża i niechaj tylko resztę 40 K przyniesie, a wszystko będzie już dobrze. Od tego czasu rok już upłynął, a Rawski nie tylko że nie doczekał się przeniesienia, ale także ani szeląga zwrotu doczekać się nie może. Balasiewicz raz zapowiadał, że przeniesienia co tylko nie widać, drugi raz zwalał winę na sekretarza kierownictwa ruchu Balmoscha, innym razem na swoich nieprzyjaciół, którzy mu plany krzyżują, to znowu na banmistrza Pfeifera, z którym Rawski niepotrzebnie miał się pokłócić i popsuć przez to sprawę będącą już na bardzo dobrej drodze. W międzyczasie Balasiewicz zamawiał jeszcze Rawskiego na różne narady, celem uzupełnienia pewnych niedokładności z trudności sytuacyi wypływających. Narady takie odbywały się prawie każdego tygodnia i każdym razem do 10 K kosztowały Rawskiego, któremu w końcu otwarły się oczy, przekonawszy się, że ma do czynienia z »hochstaplerem«. Od tego czasu rozpoczęło się upominanie o zwrot pieniędzy, jednak nadaremnie, albowiem Balasiewicz albo go zbywa obietnicami, albo wymawia się, że gaży jeszcze nie otrzymał, albo chowa się przed Rawskim, albo też staje się niegrzecznym, utrzymując, że ma jeszcze pretensyę do 40 K, których Rawski nie dołożył do umówionej kwoty.

Stanisławów. Już to na brak »humanitarności stacbańskiej« nie mamy co narzekać, zwłaszcza gdy się rozchodzi o ten niegodziwy, zepsuty, niesforny niższy personal, który otacza się zawsze tkliwą ojcowską opieką, chociaż na to nie zasługuje. Ot n. p. taki konduktor Müller wskutek wykolejenia w Wybranówce dnia 7 lipca został poraniony i oberwał tylko 7 dziur w głowę i za to wszystko dostał tylko 3 korony kary, chociaż studyując instrukcyę przychodzi się do przekonania, że ani grosza nie powinienby zapłacić. Müller podczas przesuwania znachodził się na wozie. Instrukcya XX, § 28, ustęp 17 mówi wyraźnie: „w szczególnie pomyślnych warunkach, jeżeli z pierwszego wozu da się dokładnie wzrokiem objąć otoczenie i tor, na który się wjeżdża, przy przetaczaniu wozów wystarczającem jest obsadzenie na pierwszym wozie przesuwacza“. Tak też postąpił sobie Müller, a widzieć wszystko mógł dobrze, gdyż było to w lipcu o 4 godzinie po południu. Wozy były oddalone od zwrotnicy w odległości 500 m., nie mógł zatem przypuszczać, że podkład leżał tuż na samej marce bezpieczeństwa, a nie pod kołami pierwszego wozu, jak to przepisuje § 40 instrukcyi XX. Przesuwacz musiał zaś znachodzić się na wozie, gdyż sytuacya była taka, że z powodu łuku i rampy magazynowej nie byłby w stanie dać odpowiednich sygnałów ani maszyniście ani palaczowi.

Ponieważ jak dotychczas zachowanie się pana Eiselta z przyjemnością mogliśmy poprawnem nazywać, przeto mamy nadzieję, że i wskazanym przez nas nadużyciom zechce położyć tamę, a mianowicie wpłynie na pp. Chruszczyńskiego i Wolskiego, aby zaniechali pewnych kompromitujących ich stosunków pieniężnych z zawisłym od nich personalem. Zwłaszcza że samemu p. Eiseltowi byłoby nieprzyjemnem, gdyby się wykryło, że pod jego okiem coś podobnego się dzieje.

Teraz zaś mamy kilka słówek do naszych kolegów konduktorów, wzywając ich, aby zaprzestali za pomocą kubanów starać się o lepszą służbę, gdzie więcej zarobią, a między innemi lepsze substytucye i szutrówki. Najczęściej posługują się tymi środkami ludzie materyalnie lepiej sytuowani i nieobarczeni rodziną. Postępowanie takie nie licuje z godnością uczciwego człowieka, my zaś z naszej strony nie chcielibyśmy tego rodzaju spraw wywlekać na światło dzienne, chociaż zmuszeni będziemy zabrać się i do tych brudów, jeżeli nadużycia w tym kierunku nie ustaną. Najodpowiedniejszym środkiem zaradczym na to, a zarazem lekarstwem na zapobieżenie ewentualnym skandalom, byłoby zaprowadzenie jakiego sprawiedliwego następstwa, przez co wiele nieprzyjemności uniknęłoby się, personal zaś nie miałby powodów do szemrań i niepochlebnej krytyki władz i przełożonych.

Jarosław. Dnia 1 września przyjechał tu na kontrolę wypłaty Czaprański, urzędnik z oddziału rachunkowego i ni z tego ni z owego począł się stawiać jak wesz na kożuchu, besztając personal: „ty durniu, smarkaczu, każę cię napędzić, jak stoisz tu przede mną z rozpiętą bluzą, co tu za porządek w tej stacyi?“ i t. p. Rozindyczywszy się, nabeształ także urzędnika ruchu w kancelaryi za rzekomo nieprawidłową ekspedycyę pociągu 913. Pan Czarnek, słynny ze swej gęby w besztaniu robotników, wysłuchał w pokorze rozawanturowanego kontrolora, nie mającego do niego najmniejszego prawa i nie rozumiejącego się na egzekutywie, a od niepamiętnych lat mającego tylko z dodawaniem cyfr do czynienia. Śmieszna taka bieda, gdy raz na miesiąc wyrwie się z dyrekcyi na dyety, nie może sobie dać rady ze swą osobą i bodaj głupotą stara się na siebie zwrócić uwagę, dziwiąc się, jak można organ dyrekcyjny traktować z jakąś zwykłą codzienną obojętnością, organ tak rzadko widywany i mający prawo kontroli personalnych poborów? Coś okropnego! Co za świat, co za czasy, co za ludzie?! Nikt się jego obecności nie dziwi, nikt nie ciekawy go widzieć, nikt nie pokazuje go sobie ukradkiem palcami, nie dolatują go żadne szepty: »oto ten jest Czaprański, kontrolor z dyrekcyi, ze Lwowa, który zapewne codziennie samego nawet Wierzbickiego widuje“. *O tempora, o mores!*

Magazynier Brodowicz posmutniał straszenie po ostatnim »Kolejarzu« żaląc się do zaufanych: »Psia krew, jakiś hycel podsłuchał nas, ale gdzie to być mogło? Może w magazynie, może koło wagi, a może w handelku? dyabli wiedzą!« »Nagła śmierć« kiepsko idzie i nikt nie wie, gdzie są jakie helery, Brodowicz zaś, gdyby tylko swoje 10 koron odebrał, a jużby go w niej nie było. Jeszcze z zausznikiem werkmistrza Gawlikowskiego, pompiarzem Zapętą może sobie Brodowicz pogadać kilka mądrych słówek, radząc mu, aby się nie rozrzewniał nad Gawlikowskim, „bo jak cię te hycle wezmą w obroty, to przy twem nieczystem sumieniu nie opamiętasz się aż gdzieś w Ławocznem albo Łupkowie“.

Gawlikowski znowu, po ostatnim »Kolejarzu« przywołał palacza Sadowego do siebie i tak mu rzecze: »Słuchajcie Sadowy, jeżeli wystąpicie z »Kolejarza« i będziecie porządnym człowiekiem, to będę o was pamiętał, teraz dostaliście awans, wkrótce zaś znowu możecie awansować«. Tak, jakby to awans od Gawlikowskiego zależał. Gawlikowski sam wziąłby awans, gdyby mu go tylko dano. Niestety regulacya i sparsystem nie omija nawet takich »wielkich« ludzi jak Gawlikowski, który z tego powodu chciałby sobie innym sposobem na awans zasłużyć, a mianowicie przez robienie fałszywych wyborów i odmawianie od organizacyi.

Czortków. Zdaje się w końcu, że Pieńczykowski został suspendowany, tajemnicę atoli swej suspendacyi chce pozorną chorobą pokrywać. Trychniewiczowi, który prowadził dowód prawdy na kradzieże Pieńczykowskiego i który to dowód prawdy udał się w zupełności, przyznał sąd 220 K kosztów sporu, który Pieńczykowski pod rygorem egzekucyi ma wrócić Trychniewiczowi. Przed miesiącem były nowe dochodzenia przeciw Pieńczykowskiemu, które prowadził komisarz I. oddziału Wenzl Paweł. Dyscyplinarka odbędzie się dopiero po procesie karnym sądowym. Pieńczykowski żali się, że teraz trza już będzie dać głowę, a byłby się wykręcił, gdyby nad nim nie był czuwał »Kolejarz«. Cała nadzieja w obronie naczelnika sekcyi Łysakowskiego. Ze względu na toczące się śledztwo karno-sądowe, z obawy aby was nie skonfiskowano, wstrzymuje się z podaniem dalszych szczegółów w tej sprawie.

Sambor. Robotnik Isański Jakób pracował 23 lat przy kolei w służbie stacyjnej i przy konserwacyi. Obecnie jest kaleką z łaski „humanitarnego“ przedsiębiorstwa, a historya tego męczeńskiego żywota jest następująca:

W roku 1900 banmistrz Stanisław Hau kazał Isańskiemu wraz z trzema robotnikami składać szyny o $7^1/_2$ metra długości. Robota taka jest za ciężką na 4 ludzi, Isański prosił więc o pomocników, których jednakże banmistrz Hau odmówił, Isański przeto wskutek przesilenia oberwał sobie krzyże. Następnego dnia t. j. 28 sierpnia Isański zameldował się u banmistrza Haua, że jest chorym i że ani schylić ani wyprostować się nie może. Hau w odpowiedzi na to kopnął go nogą i ryknął: „marsz do roboty!“ Isański więc z pięcioma ludźmi musiał przez cały dzień kamienie ładować, wskutek czego jeszcze bardziej nadwerężył sobie krzyże, tak że dnia 29 sierpnia nawet z łóżka nie mógł się ruszyć, a 30 sierpnia zawieziono go do lekarza, gdyż o własnych siłach ani kroku nie mógł zrobić.

Lekarz kolejowy dr Biegelmeyer kazał mu przez 21 dni pozostać w domu, po upływie których, banmistrz Hau wezwał go do roboty. Po 6 dniach choroba się odnowiła, a dr Biegelmayer tym razem polecił Isańskiemu, ażeby przez cały miesiąc pozostał w domu. Po miesiącu, Hau powołał znowu Isańskiego do roboty, wskutek czego ból krzyżów odnowił się jeszcze w większym stopniu, tak że robotnik ten na dwa miesiące od wszelkich robót zwolnionym został, poczem przez 4 miesiące mógł pracować. Widocznie jednak, że nadwerężenie stosu pacierzowego musiało być zbyt silnem, gdyż dnia 1 maja 1901 Isański zachorował ponownie na krzyże, lecząc się na nie przez siedm tygodni. Przerw takich było jeszcze kilka do dnia 13 stycznia 1902 r. W dniu tym Isański stał się ofiarą nowego wypadku, gdyż przy wyładowaniu materyałów, wskutek krzyków i konfuzyj banmistrza Haua, Isańskiemu spadła belka na głowę, tak że tenże 14 dni chorował. Dłużej Isańskiemu nie dał chorować naczelnik sekcyi nadinżynier Iszkowski, który tak długo straszył robotnika różnemi złemi następstwami, aż go wystraszył do roboty. Od tego czasu Isański kilka dni pracował to znowu marodował peryodycznie, aż wkońcu obecny lekarz kolejowy dr Chrząszczewski Wojciech orzekł, że Isański zupełnie jest niezdolnym do pracy. W ostatnich zaś dniach Chrząszczewski zmienił zapatrywanie i popędza tego kalekę do roboty. Z Isańskim ani pierwszym ani drugim razem nie zrobiono żadnego protokołu ani doniesienia do zakładu ubezpieczeń od wypadków, zapewne czekają, aż po roku zadawnienie nastąpi, aby go potem bez wszelkich pretensyj, swobodnie z pracy wyrzucić można. Radzimy Isańskiemu, aby sam takie doniesienie zrobił, albo poprosił którego z naszych towarzyszy, albowiem czasu już nie wiele, potem zaś będzie za późno.

Czerniowce. Z »Kolejarza« dowiadujemy się nieraz co to za »piękne« stowarzyszenia te »kluby maszynistów« a szczególnie w Przemyślu i Lwowie (także i Krakowie. Przyp. red.). Teraz zaś mimo wypierania się maszynistów mamy dowód, że są to gadzinowe stowarzyszeńka podobnie jak »nagłe śmiercie i czytelnie«, tem zaś gorsze, że podczas gdy tam należą nieliczne odłamki personalu z najgłupszych albo najpodlejszych indywiduów, do klubów maszynistów należą ludzie, których wyraz gadzinowiec w oczy kole, którzy się mają za coś lepszego, a mimo to jeszcze nikczemniejsze tworzą związki. Dowód że kluby są to gadzinowe stowarzyszenia jest ten, że w Czerniowcach naczelnik ogrzewalni Meisner i naczelnik kierownictwa ruchu dr. Hnidey, sami zachęcają do założenia klubu. Dla czego ci panowie nie zachęcają do rozszerzenia naszej organizacyi? Łatwo to każdy zrozumie, a zarazem pozna, po której stronie uczciwość, a po której zdrada. Jak zawzczyaj do każdej gadzinowej roboty najmuje się najpodlejszych drabów, tak samo i w Czerniowcach

wynajęto sobie maszynistę Ilnickiego, któremu zaraz na wstępie zawdzięczamy nasze odkrycie, że kluby są kreacyą dyrekcyj, albowiem Ilnicki w swej głupocie, w nadziei że tem zachęci do liczniejszego współudziału, roztrąbił na wszystkie strony świata, że z polecenia Hnideya i Meisnera klub zakłada, albowiem ministerstwo i dyrekcye tego sobie życzą.

W istocie, że można dyrekcyi pozazdrościć takiego wyboru jak Ilnicki i zaraz na wstępie niechaj cały świat wie, jacy to ludzie kluby zakładają i jaki będzie prezes klubu czerniowieckiego.

Swoją drogą że raz już inspektor Guttmann powiedział: »że nas się nic nie uczepi tylko złodziej albo pijak«. Czy Ilnicki jest złodziejem, tego jeszcze nie wiemy na razie, ale natomiast wiemy o nim inne piękne kawałki:

Zanim przystąpię do rzeczy, mutzę wam najpierw donieść, że Ilnicki rozpoczyna agitacyę od oszczerstwa, za które powinniście go pociągnąć do odpowiedzialności sądowej, mamy bowiem świadków na to, że Ilnicki oczerniał przeniesionego do Kimpolungu kolegę Oppitza Henryka, że tenże od organizacyi pobiera za agitacyę 20 K miesięcznie, nadto miota oszczerstwa i obelgi na organizacyę na co wszystko możemy wam dostarczyć dowodów.

Ilnicki zdaje się być kawalerem (zdaje się, albowiem możebnem jest, że miał kiedyś żonę) i liczy lat 42, jest amatorem cudzych żon, w ostatnich czasach uwiódł żonę dozorcy pomp Krala, czworgom dzieci zniesławił matkę i z nią mieszka obecnie. Znając zaś charakter Ilnickiego, wątpliwem jest, czy długo z nią mieszkał będzie.

(Ze względu na brak miejsca, pomijamy na razie milczeniem dalszy ciąg korespondencyi o Ilnickim, gdyż ważniejszymi są jeszcze następujące ustępy czerniowieckiego korespondenta. Przyp. red.).

Robotnik Rybajło oślepł i ogłuchł z łaski kolei. Po 15 miesiącach przypomniano sobie o nim, Meisner kazał go więc przywołać do siebie na protokół. Było to 10 lipca b. r. Przy protokóle nalegał Meisner na Rybajłę, aby podał do aktów, że u Meisnera nie meldował się chorym, natomiast niech zezna, że się meldował ale nie pamięta u kogo. Aby więc oszczędzić sobie drobnej nieprzyjemności, bo najwyżej skarcenia pisemnego, to taki wysoki urzędnik, naczelnik ogrzewalni, biednego kalekę namawia do zeznań, które mogą go pozbawić środków do egzystencyi na resztę marnego życia. Ale co to obchodzi takiego Meisnera, niech taki nędzarz kilkanaście lat gnije na śmiecisku pod płotem, byle on chwilki nie miał przykrości, byle go nie skarcono. — Podłota!

Rybajło nie chciał przystać na takie zeznanie, w protokóle jednak podobno Meisner sam zapisał, że Rybajło nie pamięta u kogo chorym się meldował. Cały zresztą akt ma zawierać zmyślone niedokładności, byle tylko nieszczęśliwego proletaryusza pozbawić żebraczego odszkodowania.

KRONIKA.

Nadesłano nam następujące pismo:

Szanowna Redakcyo!

Z powodu oszczerstw rozsiewanych przez wrogów naszej organizacyi, w obronie jej dobrej sławy widzę się zmuszonym do złożenia następującego oświadczenia:

Różne złe duchy rozsiewają tendencyjne pogłoski, jakobym w procesie moim został opuszczonym przez organizacyę, która obrony prawnej miała mi odmówić. Otóż rzecz miała się następująco:

Zarzucono mi kradzież, za którą dnia 18 lutego 1902 r. miałem odpowiadać przed sądem powiatowym w Skolem. Wprawdzie udałem się o pomoc prawną do przewodniczącego organizacyi w Stryju, otrzymałem jednak odnowiedź, że zgłosiłem się za późno, gdyż zanim zezwolenie nadejdzie z „Centrali“, będzie już po rozprawie, żebym przeto na własny koszt wziął obrońcę, jeżeli zaś będę od zarzutów uwolniony, organizacya wróci mi koszta procesu. Niestety przez nieudolność mego obrońcy przegrałem sprawę i zostałem zasądzony na miesiąc więzienia. Udałem się więc ponownie do organizacyi z wymówkami, że z braku zdolnego obrońcy przegrałem sprawę i zostałem niewinnie zasądzony.

Naturalnie, że jako zasądzonemu za kradzież, organizacya nie mogła mi wracać kosztów procesu już w pierwszej instancyi, ale natomiast po zbadaniu aktów, z których niewinność moją niewątpliwie można było ocenić, w drugiej instancyi w Stryju i ponownem cofnięciu sprawy do pierwszej instancyi w Skolem, przeznaczyła mi „Centrala“ obrońcę p. dra Fiechnera, który procesem szczęśliwie pokierował, uzyskując dla mnie wyrok uwalniający. Oświadczam przeto dalej, że p. Fiechnerowi za cały proces ani grosza z własnej kieszeni nie zapłaciłem, natomiast rachunek tegoż wynoszący przeszło 200 koron z funduszów organizacyi został zapłacony.

Ławoczne, 22 sierpnia 1902.

Garlicki Jan,
ślusarz rewizyjny.

Galicyjskie wybory. Następujące szczegóły nadesłano nam jeszcze z wyborów do funduszu prowizyjnego:

Przeworsk. Banmistrz Seweryn w Przeworsku i Fąferko w Rudniku kazali członkom funduszu podpisywać czyste kartki, poczem je zabrali z sobą do domu, gdzie je wypełnili dyrekcyjnymi kandydatami.

Bonarka. Cały personal uprawniony do głosowania w wyborach do funduszu prowizyjnego wynosi około 10 osób. Nikt jednak kartki głosowania nie otrzymał, naczelnik zaś interpelowany w tej sprawie, odpowiedział, że dyrekcya żadnych kartek nie przysłała. Banmistrze kazali strażnikom podpisywać czyste kartki, tłumacząc się, że mają takie zlecenie od naczelnika sekcyi, inspektora Zaremby.

Skawina. Pierwsze róże zerwaliśmy już z ogródka p. Horoszkiewicza, albowiem z małymi wyjątkami cały personal stacyjny po raz pierwszy dopiero głosował na listę opozycyjnych kandydatów.

Stryj. Ku zgorszeniu inżyniera Ilnickiego wytapetowano tutaj wszystkie ustępy kartkami z nazwiskami dyrekcyjnych kandydatów, które personalowi przez pojedyncze naczelnictwa służbowe doręczone zostały. Kandydaci opozycyjni przeszli ogromną nadwyżką głosów.

Czerniowce. Mimo presyj wyborczych, na kandydatów organizacyi oddaliśmy tutaj 400 głosów, a mianowicie: ogrzewalnia 172, sekcye konserwacyi 32, stacya 197 głosów.

W bukowinskich stacyach Ispas, Banilla i Berbestie członkowie funduszu nie otrzymali żadnych kartek i wogóle nie wiedzą nawet czy były jakie wybory.

Lwów. Jak przyjdzie napisać »Ansuchen« o karty wolnej jazdy, to pisarzy z tutejszej stacyi ani za koronę nie można się doprosić, gdy atoli przyszły wybory, to podłe te draby sami wpraszali się, czy nie napisać komu kartki głosowania, a nawet gwałtem darli się do tej roboty bez zapłaty. Co za usłużność łajdaków!?

Gdy do ogrzewalni lwowskiej nadeszły kartki głosowania, werkmistrz Köhsling Wincenty, naganiał ludzi do kancelaryi i tam nakazywał im podpisywać czyste kartki głosowania. Gdy jeden z robotników zwrócił mu uwagę, że to jest niesłychane łajdactwo równające się kradzieży, Köhsling odpowiedział: „Co was to obchodzi, jak będziecie dużo gadać, to pójdę do pana inspektora i zaskarżę was, że mi buntujecie ludzi. Idźcie sobie do organizacyi i tam wybierajcie, tutaj atoli my mamy do rządzenia“.

Sichów. Tutaj jest czterech blokowych należących do funduszu prowizyjnego. Czekali oni do ostatniego dnia na kartki głosowania, tymczasem wybory zbliżały się do końca a tych czterech wyborców żadnych kartek nie otrzymali. Jeden z nich zainterpelował tedy naczelnika Baczyńskiego co to ma znaczyć, ponieważ im jakieś kartki się należą, które oni wypełnić mają, oznajmiając, że mają zamiar głosować na kandydatów organizacyi. Na to Baczyński odpowiedział: »Wy tych kartek nalepiać nie możecie, boby was uważano za socyalistów, a jabym miał kłopot, że nie potrafię zapobiegać socyalizmowi« i nie wydał żadnych kartek dla owych czterech blokowych.

Kraków. Zasmarkany inżynier Czarnek podglądnął kartkę wyborczą sługi kancelaryjnego Czernika Jana i zaskarżył go przed naczelnikiem sekcyi Jaworowskim, że głosował na socyalistycznych kandydatów. Jaworowski zbeształ więc Czernika, jak śmiał coś podobnego uczynić. Ładna wolność głosowania!

Piwniczna. Tutejszy banmistrz Stobiecki Władysław nasadził robotnika stacyjnego do pisania kartek wyborczych. Naturalnie kartki te wypełnione zostały kandydatami dyrekcyi.

Zator. Banmistrz Kossowski kazał podpisywać kartki głosowania wypełnione kandydatami dyrekcyjnymi.

Werkmistrz Jakubowski objął rządy w ogrzewalni podgórskiej, a pierwszym jego popisem na tem polu, była śmierć robotnika Jana Kobieli, którego Jakubowski zmusił do roboty, w sposób syrzeciwiający się przepisom o zachowaniu bezpieczeństwa osobistego.

Dnia 29 sierpnia b. r. przesuwano przez popychanie zimną maszynę 6033. Kobiela posypywał piasek pod koła, co zobaczywszy Jakubowski, zawołał: „A cóż ty psiakrew sypiesz, jak gdybyś żyto zasiewał? marsz tutaj do pchania!“ i potrącił go ku stanowisku dla maszynisty ze słowami: „pchaj tutaj ramieniem!“ W miejscu tem znachodzi się pręt, obracający się w celu znaczenia chyżości biegu maszyny. Kobiela odwrócony plecyma i bezstaniną rozstrojony, zapomniał o tym pręcie, który obracając się, ugodził w plecy biednego robotnika, łamiąc mu kość pacierzową. Skutek był ten, że Kobiela w kilka godzin po tym wypadku skonał.

Po odjeździe inżyniera Uderskiego, byłego naczelnika w Podgórzu, Jakubowski wedle dawniej danego przyrzeczenia dotrzymuje słowa i maltretuje w niegodziwy sposób maszynistów, palaczy i robotników. Do robotników woła: »A co wy psiekrwie nie znacie dyscypliny wojskowej, otóż ja was nauczę: Habt Acht! Antretten! Abtretten!« i według tej komendy szereguje, zestawia i popycha ludzi. Personal ogrzewalni podgórskiej uprasza tedy przełożone władze, aby zechciały położyć kres nadużyciom tego złośliwego człowieka.

Dziady kalwaryjskie. Gadzinowcy lwowscy: Jarek, Koziuk, Słoniowski i Sagański wyczerpawszy wszelkie źródła ubocznego zarobku niby to na cele walki z socyalizmem, w końcu wzięli się do przedsiębiorstwa przewożenia pątników do Kalwaryi. Ponieważ pociągi wycieczkowe w „urocze Karpaty, piękne doliny Cisy i do podwawelskiego grodu“ nie dopisują przeto uprosili Wierzbickiego, aby im dał kilka pociągów do Kalwaryi pod Krakowem. Wierzbicki zwykł takie geszefta popierać i gadzinowcy pociągi otrzymali, niestety tylko jeden z nieznacznym zarobkiem przyszedł do skutku, do następnych zaś zabrakło pobożnych wycieczkowców, ku zgorszeniu całego komitetu, piorunującego na powszechne zepsucie obyczajów i brak bojaźni bożej, a głównie na brak gotówki, której obficie miały mu dostarczyć w mowie będące wycieczki. Gdy i ten rodzaj przedsiębiorstwa zawiódł oczekiwania tych drabów, postanowili zrobić próbę z innej beczki, a mianowicie uprosić pociąg wycieczkowy ze Lwowa do Wiednia po 14 koron od osoby tam i z powrotem. W tym celu Jarek i Koziuk wybierają się do Wiednia na audyencyę do Witteka i generalnej dyrekcyi kolei północnej, w celu uproszenia poparcia ich walki z socyalizmem, przez udzielenie tanich pociągów wycieczkowych.

Trzeba dodać, że publiczność, jaką Koziuk i spółka do Kalwaryi obwozili, nie bardzo przypadła im do smaku, cały bowiem komitet składający się z dwunastu mężów, tak po przybyciu do Kalwaryi, jakoteż z powrotem do Lwowa, znikał natychmiast jak kamfora, nie troszcząc się o losy biednych głuptaków.

Pyskobranie najczęściej przytrafia się arystokratom i zapewne z tego tytułu Stróżyński zalicza się do arystokracyi, czyli do wyższych sfer towarzyskich jak pisano swojego czasu w „Głosie Narodu“. Zresztą okazało się,

że Stróżyński ma także inne arystokratyczne nawyczki i mimo swej przykładnej pobożności, jest nadzwyczaj liberalnym na punkcie siódmego przykazania, zaprowadzając w klubie maszynistów gospodarkę, coś à la Zieliński w świętej pamięci Czytelni kolejowej. Słusznie powiedział tow. Ellenbogen, że dyrekcye mają wiele »pecha« ze swemi stowarzyszeniami, bo znowu Stróżyński w klubie maszynistów krakowskich, za szyldzik nie większy jak arkusz papieru z napisem »Klub maszynistów«, porachował sobie aż 16 koron, a za liniowanie książki członków dokonane przez jego syna, policzył po 18 halerzy za jedną stronę. Naturalnie że z tego powodu przyszło do awantury między »feldzeugmeistrami« i nie wiele brakowało, aby arystokratyczne pięście nie udzieliły absolutoryum za pierwsze zasługi Stróżyńskiego. Mimo to Stróżyński jak każdy arystokrata mający strawny żołądek i to męczeństwo zniósł po bohatersku i z godnością, a obracając kota do góry nogami, obiecał w klubie urządzić widowisko, zapraszając na pokaz do lokalu wszystkich, „zacnych, drogich i ukochanych“ przełożonych. Radość z tego powodu była tak wielką, że zapomniano o szyldziku i liniowaniu, a na początek celem zaprzyjaźnienia się z dyrekcyą, wysłano prezesa klubu Nowaka, aby gratulował »hofratostwa« Horoszkiewiczowi. Rozpoczęły się więc miodowe miesiące klubu krakowskiego z dyrekcyą i »ubóstwianymi« przełożonymi!

Państwo Antoniowie Stróżyńscy (wyrażając się arystokratyczną tytulaturą, którą pasyami lubi Stróżyński), mieli ogromny gust w zakopańskim urzędniczym pociągu wycieczkowym zmieszać się z kółkiem uważanem przez nich za »wyższą sferę«. Niestety, między wycieczkowcami znalazło się kilku jeszcze wybredniejszych arystokratów, którzy usadowionych już w II klasie państwa Antonich, niemiłosiernie za drzwi wyprosili. I cóż tu mówić o »gemajnych«, jeżeli szarże ze sobą nie trzymają!?

Czy konduktor Sagański jest drabem? Oto kwestya, która miała być stanowczo wyjaśnioną na publicznej rozprawie sądowej dnia 29 sierpnia b. r. w Krakowie. Niestety z winy samego Sagańskiego pozostała nadal w zawieszeniu, albowiem Sagański chciał się wykręcić od dowodu prawdy w ten sposób, że z artykuliku opisującego jego »piękne« czyny, wyłapał tylko słowo »drab« i zaskarżył o obrazę czci redakcyę »Kolejarza«. Ku niesłychanemu zgorszeniu Sagańskiego inaczej sprawę tę pojmował towarzysz dr. Heski, obrońca nieobecnej na rozprawie strony oskarżonej, oświadczając imieniem tejże, że będzie prowadził dowód prawdy, że Sagański jest drabem, udowadniając świadkami wszystkie okoliczności w artykuliku pod napisem »Lwów«, w „Kolejarzu“ z dnia 15 maja b r. zamieszczone. Nadto obrońca zarzucił niekompetencyę sądu, albowiem sprawa ta jako prasowa należy przed sąd przysięgłych a nie sąd powiatowy.

Przychylając się do wywodów obrońcy, radca Ferens odroczył rozprawę, Sagański zaś, zanim wypucuje swój honor, będzie musiał odbyć jeszcze kilkakrotne podróże ze Lwowa do Krakowa, o czem niezawodnie obszerniejsze będziemy zamieszczać sprawozdania.

Woźny Pali Adolf pełniący służbę przy dyrektorze Horoszkiewiczu jest natrętnem indywiduum, na którego żalą się wszyscy zgłaszający się na audyencyę do dyrektora. Przedewszystkiem pozwala on sobie natarczywie wypytywać strony: czego sobie życzą, co ich tutaj sprowadza i wydawać sąd, że nic z tego nie będzie. Zapowiadając zaś stronę Horoszkiewiczowi, melduje mu, że ten lub ów przychodzi z taką a taką sprawą. Często się przytrafia, że po takiem zameldowaniu Horoszkiewicz każe odpowiedzieć, że strony nie przyjmuje. Dodać należy, że przy takiem wypytywaniu Pali zyzuje znacząco w kierunku rąk interlokutora, co naprowadza na przypuszczenie, że Pali wzrokiem swoim chciałby wyświdrować jakiegoś kubana. Słowem że przy kolei gdzie się tylko ruszyć, to wszędzie trzeba sięgać do kieszeni. Naszem zdaniem, służba przy tak dostojnym panu powinnaby być niepokalaną, a ochłapy z jego sutego stołu powinnyby takiemu Paliemu zapewnić życie bez trosk i umizgów do cudzej kieszeni.

Naczelnika I sekcyi konserwacyi w Stanisławowie p. Siebauera musimy pouczyć, że niepotrzebnie się irytuje, jeżeli inżynier wypłaca robotnikom tak zwane »à conto« w połowie miesiąca. Jest to bowiem instrukcyą przewidziane, dotyczące dokumenta płatnicze są zaopatrzone na ten cel odpowiednią rubryką, robotnicy mają przeto prawo żądać odpowiedniej zaliczki i nic ich to nie obchodzi, że pan naczelnik ma z tego powodu cokolwiek więcej roboty.

Ofiara „sparsystemu“. Robotnik warsztatów lwowskich Andre Franciszek montował światło elektryczne na słupach wysokości dwóch piąter. Słupy te przy samej ziemi są przegniłe. Jeden z nich przełamał się i wywrócił wraz z Andrem na ziemię, przygniatając go swym ciężarem. Nieszczęśliwego, zbroczonego krwią odwieziono do szpitala. Słupy te leżą od kilkunastu lat na składzie w warsztatach lwowskich, gnijąc na kupie w tym celu zapewne, aby w razie ich użycia ludzi mordować?

C. k. Prokuratorya państwa skonfiskowała

Z oszczędności nie oświeca się we Lwowie tak zw. rampy drzewnej (Holzrampe). W miejscu tem co noc odbywa się przesuwanie przez kilkunastu robotników. Nic przeto łatwiejszego jak nieszczęśliwy wypadek w tem miejscu, prędzej jednak nie będzie tam jasno, aż ktoś ciemności te życiem przepłaci.

Nie wolno prosić. Osobnym cyrkularzem wydał zakaz dyrektor Horoszkiewicz, aby pod grozą surowych kar nikt nie ważył się prosić go o urlopy, przeniesienia, cofnięcia zarządzonych przesiedleń i t. p. Widocznie, że swój majestat »hofratowski« chce otoczyć Horoszkiewicz jakimś sztucznym biurokratycznym mistycyzmem, któryby chronił oblicze jego od oglądania przez zwykłych profanów, nie zasługujących aby tak wielkie szczęście spotykało ich bez ofiar i trudów.

Za pobicie dra Daisenberga na przeszłorocznej wycieczce w Jaremczu, oprócz 50 koron grzywny sądowej, otrzymał Marusyn 40 koron kary w drodze porządkowej. Ministerstwo kolejowe przychylając się do rekursu wniesionego przez Marusyna, a bardzo życzliwie popartego przez lwowską dyrekcyę, zniżyło powyższą karę porządkową na 20 koron. Ten »szpas« kosztował przeto Marusyna tylko 70 koron, koszta procesu pokryto bowiem z gadzinowych funduszów, jakie od rozdrapania dało się jeszcze uratować.

Niespodzianka. Według telegramów pism codziennych minister Wittek z dniem 11 września rozpoczął podróż inspekcyjną po Galicyi i Bukowinie.

Ofiara „staobańskiej“ inkwizycyi. Dyrekcya w Stanisławowie otrzymała anonimowy list z Dory, donoszący o różnych łajdactwach strażnika-kasyera Jakobszego Filipa, o którym także swojego czasu i „Kolejarz“ wspominał. Na dochodzenie zjechał kontrolor Potuczek i uczepił się robotnika konserwacyi Mikołaja Tymczuka, podejrzywając go o autorstwo tego listu. Potuczek odgrażał się Tymczukowi, beształ go i zapowiadał, że go z roboty wyrzucić każe, wmawiał w niego autorstwo listu i groził kryminałem. Biedne chłopisko, które w życiu swojem nie przechodziło jeszcze żadnych protokółów i żadnych śledztw nie znało, tak się nastraszyło tą inkwizycyą, że dostało napadów melancholji, uciekało z domu, a błąkając się po lasach i polach lamentowało: »Oho! wże mene toj kontrolor do aresztu bere. Oho! bilsze ne budu pry kolei robyty, ony mij majetok zaberut«. W końcu dnia 6 września b. r. Tymczyn powiesił się na jabłonce, przekazując w testamencie Potuczkowi swój stryczek. Śmierć tego biednego dziecka natury ciąży na sumieniu władzy, która nie umie w sprawach takich dobierać ludzi, którzyby inteligencyę swoją i sposób postępowania potrafili nagiąć do pojęć ludzi, z którymi mają do czynienia. Wyniosłość i brutalny ton są uniwersalnym regulatorem postępowania we wszystkich okolicznościach.

Komunikaty.

Sekretaryat zawiadamia wszystkich członków, iż do odbierania pieniędzy nikt nie jest upoważniony i że za pieniądze, komu innemu doręczone, Sekretaryat nie odpowiada. *Kurowski.*

Członków organizacyi w Ickanach zawiadamia się, że p. Sandiuk Mikołaj został złożony z urzędu kierownika stacyi płatniczej. Ostrzega się przeto wszystkich Towarzyszy, aby p. Sandiukowi wkładek nie płacili, gdyż sekretaryat za pobrane przez p. Sandiuka wkładki nie bierze żadnej odpowiedzialności. *Sekretaryat.*

Baczność Kolejarze w Rzeszowie! Lokal „Grupy miejscowej“ w Rzeszowie mieści się od dnia 1 września b. r. przy ulicy Sandomierskiej l. 313.

Ogłoszenia.

(Za dział ten redakcya nie odpowiada).

Odpowiedzialny redaktor: **Bachowski Wiktor.** Wydawca: **Szczepan Kurowski.** Drukarnia Literacka w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.